Jaro 13 Decembro 1961 N-ro 6



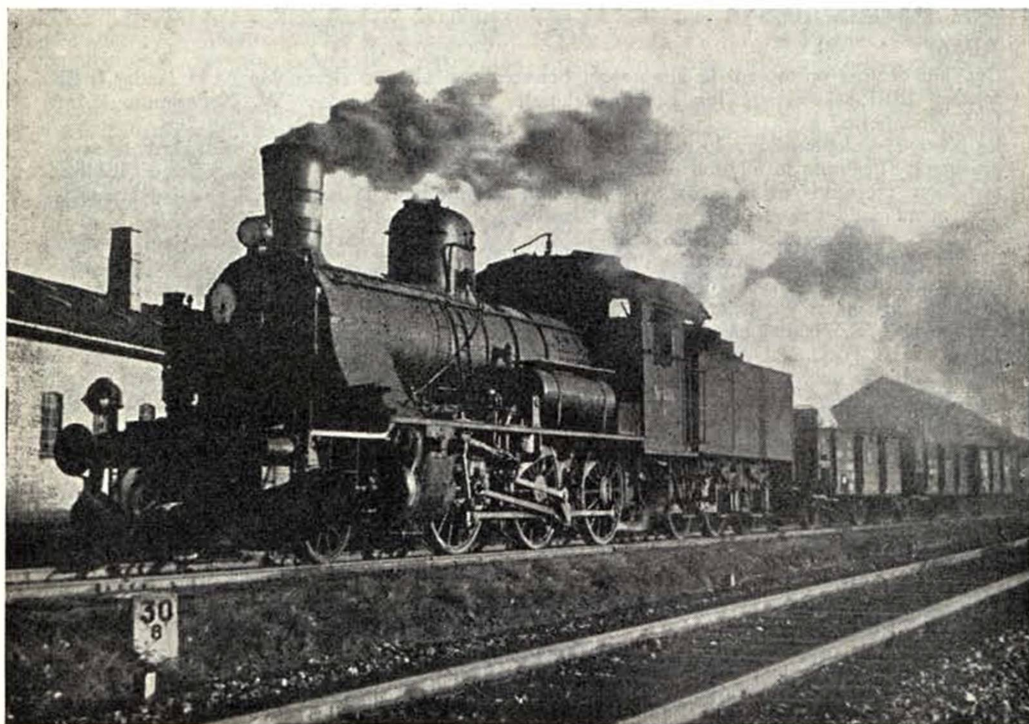
LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I. F. E. F.

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Ŝarĝvagonara lokomotivo de la Dana Ŝtatfervojo



LA 14-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO - KONGRESO

en Budapeŝto, Hungarujo, inter la 5-a kaj 11-a de majo 1962.

Ĉefprotektanto Stefano Kossa, ministro de trafiko kaj poŝto.

Protektata kaj subtenata de la Hungara Fervojista Sindikato kaj de la Hungara Esperanto-Asocio.

Adreso por ĉiuj korespondaĵoj: 14-a I.F.E.F.-kongreso Budapest 64, Poŝtfako 7.

Bankkonto por eksterlandanoj: Magyar Nemzeti Bank, Konto: IBUSZ, 14-a IFEF-kongreso, Budapest.

Bankkonto per enlandanoj: Országos Takarékpénztár (O.T.P.) Budapest, N-ro: 44.029-VI.3.

Kongresejo: Centra Domo de la Konstruaj laboruloj, Budapest VI. Gorkij-fasor 50. Ĉe la angulo de Dózsa György-ut 84.a.

2-a KOMUNIKO

Aliĝo:

Ĉiu, kiu deziras partopreni la kongreson, bonvolu peti aliĝilon riceveblan ĉe la landaj IFEF-sekcioj, IFEF-sekretariejo Jan Lok, Orteliusstr. 108 III, Amsterdam W, Nederlando kaj ĉe LKK Budapeŝto.

La plenigitan aliĝilon bonvolu sendi al LKK. La nomo kaj la preciza adreso estu skribataj nepre preslitere. Ricevinte la aliĝilon ni tuj sendos al la aliĝinto pere de nia vojaĝoficejo „IBUSZ" mendilon, presaĵon por la vizopeto kaj detalan informon pri la hotelkostoj, manĝoj ktp. Bonvolu mendi laŭdezire el la servoj la plej konvenan.

„IBUSZ" = Fremdultrafika, Negoca, Vojaĝa kaj Livera Akcia Societo estas la entrepreno de nia Ministerio de Trafiko kaj Poŝto.

Oni povas pagi la kongreskotizon aparte aŭ kune kun la kostoj de la ceteraj servoj menditaj. Mem la aliĝo estos valida nur post la pago de la kotizo. Por anticipe informi la kongresanojn (aliĝontojn) ni komunikas, ke ni elektis **ne-luksajn** hotelojn, en kiuj troviĝas ĉambroj laŭ kategorioj A, B, C. Ilia prezo varias inter 3 kaj 6.50 dolaroj por ĉiu mendita tago. La hotelaj prezoj enhavas ankaŭ la koston de la matenmanĝo. En la kongresejo funkcias konstanta bufedo kun favoraj prezoj. Tagmanĝo kaj vespermanĝo estas riceveblaj en la proksimeco. Estas eble antaŭpagi ilin. Estas dezirinde, ke la landaj sekcioj de IFEF organizu karavanojn pere de IBUSZ, ĉar per tio la kostoj konsiderinde malpliiĝos.

Vizo:

Per la vojaĝoficejo IBUSZ ni helpos akiri por la aliĝintoj ankaŭ la vizon. Bonvolu plenigi la ricevitan vizopetoblanketon (vidu la unuan punkton) kaj tuj resendi ĝin kun du fotoportretoj de 6 × 4 cm.

Tuttagaj ekskursoj:

Ni planis veturi al Norda Hungarujo kaj al la lago Balatono.

Postkongresa aranĝo:

La Hungara Esperanto-Asocio okazigos Tutlandan Renkontiĝon la 12-an kaj 13-an de majo en la provinco.

Pagoj:

La kongreskotizo, hotelkostoj kaj ĉio alia estas pagenda al la konto de IBUSZ. Tio estas pagenda al la konto de IBUSZ. Tio estas konsiderinda avantaĵo, ĉar la turista kurso de la monŝanĝo estas pli favora.

Hotelĉambroj:

Ni povos rezervi pere de IBUSZ nur por tiuj, kies aliĝilo alvenos ĝis la 15-a de marto 1962. Notu bone ke Budapeŝto estas multe vizitata kaj la hoteloj konstante estas plenplenaj. Ekzemple tuj post nia kongreso komenciĝos en Budapeŝto la kutima Printempa Industria Foiro. Pro tio multaj hotelĉambroj estos rezervitaj por la ekspoziciantoj alvenontaj antaŭ la foiro por preparaj laboroj. Ne hezitu, sed aliĝu tuj. Jupli frue, despli bone kaj favore por vi.

Kongreskotizoj:	por enlandanoj:	por eksterlandanoj:
Ĝis la 15-a de januaro:	100 forintoj	5 dolaroj
Ĝis la 15-a de marto:	200 forintoj	10 dolaroj
Ĝis la 1-a de aprilo:	300 forintoj	15 dolaroj

Ne-fervojistoj pagos aldonon de 50 %.
Familianoj, gejunuloj ĝis la 20-a jaro kaj pensiuloj pagos la duonon de la kongreskotizo.

Post la 1-a de aprilo LKK ne plu akceptos aliĝojn.

Loka Kongresa Komitato

LA IFEF-ESTRARO DEZIRAS AL ĈIUJ MEMBROJ AGRABLAJN FESTOTAGOJN KAJ MULTE DA FELIĈO KAJ PROSPERO EN 1962.

TEE, LA SUPERRAPIDA TRAJNO POR KOMERCISTO

Jam dum pli ol kvar jaroj rapidas ĉiutage mallongaj ruĝe-flave koloraj trajnoj sur la eŭropaj fervojaj reloj. Sur iliaj fluliniaj nazoj brilas la arĝentaj literoj TEE (Trans Eŭropa Ekspreso). La samajn literojn oni vidas sur la refaldaĵo de la konduktoroj kaj de la kelneroj en la restoracia vagono, sur la glasoj el kiuj oni trinkas, kaj sur la teleroj de kiuj oni manĝas. Ĉi tiuj literoj fariĝis en mallonga tempo koncepto pri sago-rapidaj komfortaj trajnoj, kiuj ebligas en mallonga tempo viziti naŭdek plej gravajn urbojn de okcident-eŭropo.

Mallaŭtaj estas la sonoj kiuj venas de ekstere. Delikata balanciĝo perfidas ke la plej alta rapideco estas atingita. Obtuza kraketado simila al subtera tajpilo diras: ni pasas relŝanĝilon. Ĉiĉio formas la plej falsan sugeston pri kiu kapablas la fervoja tekniko: nenio donas impreson de rapideco. Nenio krom la preterfluganta pejzaĝo, kiu fervore kunludas en tiu mistifika ludo, ĉar neniu perceptorgano igas sin pli facile trompi ol okulo, se orelo ne konfirmas la perceptadon.

El nenio la vojaĝanto povas fiksi la rapidecon, do li opinias ke tiu rapideco neniel dferencas kun tiu al kiu li kutimis.

Mallaŭte zumante la radoj lin forportas. Trompaj radoj, ĉar pohore ili foriĝas sub si 120 km: iom bremsante en la kurboj, momente haltante en iu urbo, la ekspreso Amsterdam-Parizo (547 km) atingas sian celon en kvin horoj kaj tridek minutoj.

Tiel proksimume, la tiama prezidant-direktoro de la Nederlandaj Fervojoj F. Q. den Hollander, imagis al si la rapidajn trajnojn, kiam ili — antaŭ sep jaroj — sugestis la ideon ,TEE'. Li vidis ke la aeroplano pli kaj pli konkeris terenon de la fervojoj, eĉ sur la relative mallongaj distancoj de 500 ĝis 800 km.

La malnovaj, fidindaj internaciaj trajnoj bezonis tro multe da tempo: je ĉiu landlimo ili devis atendi longe, multe da tempo perdiĝis pro manovrado kaj lokomotiv-ŝanĝado. Krome ili donis nesufiĉan modernan komforton. Limigu la vojaĝdaŭron ĝis la minimumo, kaj havigu al la pasaĝeroj aeroplanan komforton. Tio estis la simpla nederlanda kampanjo, per kiu la eŭropaj fervojoj konkeris sur la reloj sian rivalon en la aero.

Inĝeniero Den Hollander sukcesis entuziasmigi la fervojajn kompaniojn de sep okcident-eŭropaj landoj: Belgio, Nederlando, Luksemburgo, Francio, Germanio, Italio kaj Svisio. Tri jarojn post lia propono, la 2-an de junio 1957, la unuaj TEE-trajnoj forlasis la staciojn. Ili estis belegaj trajnoj, kvankam ne tute konformaj al la deziroj de inĝeniero Den Hollander, kiu strebis al pli granda uniformeco. Fakte venis sur la reloj kvar diversspecaj trajnoj: la franca, itala kaj germana fervojoj konservis siajn proprajn tipojn, dum la nederlandaj kaj svisaj fervojoj en kunlaboro konstruis samspecan trajnon kun svisaj motoroj kaj nederlandaj kaleŝoj.

Tiel ekveturis la eŭropaj revotrajnoj, ĉiuj pro la sama iniciativo, sed kun rimarkinde diferenco. La francaj kaj italaj havas dolĉsonantajn nomojn kiel „Arbalète" (Parizo-Svislando), aŭ „Lemano" (Milano-Genèvo).

Ili tamen estas malpli luksaj kaj komfortaj ol la nederland-svisaj kaj germanaj trajnoj. Tiuj cetere ankaŭ portas romantikajn nomojn, kiel: „Edelweiss" (Zürich-Amsterdam), „Etoile du Nord" (Parizo-Amsterdam), aŭ „Saphir" (Dortmund-Ostende). Ili estas la trajnoj, kiuj havas ĝuste tiujn objektojn, kiuj mankas en la aliaj trajnoj: legolampeto super la sidlokoj, aerorefreŝiga sistemo, pro kio oni apenaŭ rimarkas ke iu fumas. En la nederland-svisaj estas duoblaj fenestroj inter kiuj veneciaj kurtenoj, kiuj ŝirmas kontraŭ la suno, sed tamen ebligas liberan vidon, kaj fine — en la germanaj trajnoj — eĉ intiman bufedon, kie ĝentilaj servistinoj prizorgas la trinkaĵojn.

Malgraŭ sia granda rapideco de maksimume 140 km/h, la TEE-trajnoj ne skuiĝas. La ideala TEE-trajno ekveturas je tiu tempo, ke la vojaĝanto perdas nur la antaŭ-, la post-, aŭ la vesperajn horojn, tiel ke li antaŭ aŭ post la vojaĝo ankoraŭ povas fari ion.

La trajnoj nun estas ankoraŭ pelataj de Diselmotoroj, sed la intenso estas baldaŭeble transiri al elektrigado. Pro tio ke la trajnoj estas kundukeblaj je du lokoj, oni ne perdas tempon pro lokomotivŝanĝado. Ankaŭ ĉe la limstacioj la trajnoj ne haltas longe, ĉar la doganistoj plenumas sian taskon dum la veturado.

Kompreneble la TEE bezonis tempon por famiĝi. Fervojaj spertuloj scias ke ofte daŭras jarojn antaŭ ol la publiko alkutimiĝis al nova linio. Malgraŭ tio la fervojaj direkcioj ne estas malkontentaj pri la akcepto de la TEE flanke de la publiko. En la lasta jaro la nombro da pasaĝeroj sur la tuta retaro kreskis 25 %. Kontraŭ la iom malpli homplena trajno inter Parizo kaj Bruselo estas tiom trafikde Parizo-Brueselo-Amsterdamo, kie oni kvazaŭ batalas por havigi al si sidlokon. Precipe inter Parizo kaj Brueselo estas tiom trafikplene, ke ĉiutage antaŭtrajno estas bezonata. Ankaŭ por la linio Amsterdam-Zürich la intereso lastjare forte kreskis.
Tio precipe estas rimarkebla dum kiam la eŭropaj institucioj en Bruselo, Luksemburgo kaj Strasburgo eksterordinare aktivas. Jam ofte la „Edelweiss" estis efektive „eŭropa" aŭ „parlamenta" trajno.
Estus vere mirige, se eĉ pri perfekta trajno kiel la TEE, ne aŭdiĝus plendoj. Vojaĝantoj kun multaj kofroj grumblas kiam ili vidas la limigitan lokon por la pakaĵo. Ne malprave, sed estas dube, ĉu ilia grumblado multe efikas. Enketo inter la TEE-vojaĝantoj montris ke naŭdek procentoj el ili estas komercistoj. Ili estas la homtipo, kiu kun teko kaj malgranda kofro „dummomente" iras eksterlanden por komerca konferenco. La nombro da turistoj kiuj frekventas la TEE estas tre malgranda. Tiam estiĝas la fenomeno, ke dum la tempo kiam la ordinaraj trajnoj apenaŭ povas transporti la homamason — dum julio kaj aŭgusto kiam la turistalfluo atingas la plej altan gradon — la TEE altiras al si malpli da vojaĝantoj ol normale. Tio estas klarigebla. La nuna turismo estas afero por ĉiuj, sed por tiu sociala turismo la TEE estas tro multekosta. La TEE konservis aŭ altiris novan katagorion de trajnvojaĝantoj, kiuj deturnis, aŭ intencis deturni sin de la fervojo. Tiuj estas komercistoj, politikistoj, altaj funkciuloj en la industrio kaj parlamento.
Ĉiutage denove la TEE-trajnoj rapidegas sur la reloj. Ili tre alproksimigas 90 eŭropajn urbojn kaj kontribuas siamaniere al la unuigo de Eŭropo. Ĝi estas ankoraŭ en la komenca stadio, ĉi tiu TEE-eksperimento, kiu evidente atendas pliperfektigadon. La fervojaj direkcioj estas kontentaj pri tio, kio jam estas atingita, kaj konsidere al la granda alfluo, ankaŭ la vojaĝantoj.

(El la nederlanda ĵurnalo „De Telegraaf")

LA LEGANTOJ PAROLAS



La tragedio en la Universo

„Verkisto verku nur kiam li havas ion dirindan por la homaro!"
Jen esprimo de la fama verkisto Maksim Gorki, kiun mi legis en la scienca libro „Tragedio en la Universo", kiu estas kolektive verkita de la grupo el junaj esperantistastronomoj ĉe la Zagreba „verdstela" Observatorio.
Pri la decido de tiu grupo mi nur povas esprimi mian dankon. La libro „Tragedio en la Universo" nome estas afabla antaŭaverto por tiuj homoj, kiuj nur avidas je senpena plezuro kaj por kiuj la voko de la homa konscienco estas la vana voĉo en la dezerto. La vana voĉo en la dezerto, kiaj nome la voĉoj de la famkonataj scienculoj kaj filozofoj Alberto Ajnstajn, Alberto Švajcer, la nobelpremiito Frederiko, Julliot Curi kaj aliaj, el kiuj mi citu nur Alberto Ajnstajn:
„Nia mondo estas minacata de krizo, pri kies amplekso ŝajne ne konscias tiuj, kiuj posedas la potencon por fari gravajn decidojn, ĉu favorajn, ĉu fatalajn. La liberigita atomforto ĉion ŝanĝis, escepte nian pensmanieron, kaj pro tio ni glitas al katastrofo senkompara. Nova pensmaniero estas necesa, se la homaro deziras resti vivanta.
Forigi tiun ĉi minacon estas la plej urĝa problemo de nia tempo; mi vokas per ĉiu forto kiu restas al mi, por veki la konsciencon de la homaro."
En la decida momento de nia tempo ni gratulu la esperantistaron pro tio, ke el ĝia mezo gejunul-grupo decidis klopodi por veki la konsciencon de la apatia amaso, sur kies ŝultroj pezegas kiraso de la nihilismo.
Tial gesamideanoj sukcesu, por ke neniam aŭdiĝu la komando „Pafu!" Ĉar tiuokaze nur kelkajn sekundojn poste ekflugos dekoj da raketoj kun hidrogenbomboj, kaj tiel nereprenèble konfirmos la sorton de nia planedo. Infanoj ne plu sonĝos senkulpajn ĉastajn sonĝojn. Homaj koroj ne plu frapetos sur ĉi tiu planedo.
Tamen laŭ la ĝeneralaj leĝoj de la naturo la homa gento ne povas perei, kaj nur la homo mem minacas sin. Tial espereble niaj junaj gesamideanoj sukcesos, kaj la sentoj de la homamemo venkos, ĉar „ami la homojn" ja signifas — „esti homo!"
Per siaj enlandaj sukcesoj la aŭtoroj de „La tragedio de la Universo" neimageble populariĝis, kaj tiel kapablas por fari efikan propagandon por Esperanto.

B. Tolsma

REGULARO DE IFEF

Nomo kaj sidejo

Art. 1. La internacia federacio de fervojistaj esperantistoj, nomata: Internacia Federacio Esperantista Fervojista (IFEF), fondita la 14-an de aŭgusto 1948-a en Amsterdam, Nederlando, havas sian sidejon en la lando kie loĝas la sekretario. Ĝi estas en ĉi tiu regularo nomata: La Federacio.

Celo kaj rimedoj

Art. 2. La celo de la Federacio estas:
a. propagandi esperanton en la koncernaj instancoj fervojaj;
b. interkonatigi kaj interfratigi fervojistojn aktivojn kaj pensiitajn en la tuta mondo, kiuj scipovas la lingvon Esperanto.
Ĝi estas kultura organizo kaj neŭtrala rilate la politikan kaj religian koncepton de la membroj. Ĝia oficiala lingvo estas Esperanto.

Art. 3. Ĝi klopodas atingi sian celon per:
a. eldono de propra bulteno kaj fakterminaro;
b. internaciaj renkontiĝoj kaj reciprokaj individuaj vizitoj de la membroj;
c. starigo de vojaĝoficejoj, pere de la aliĝintaj landaj organizoj;
d. instigo al individua korespondado inter la membroj;
e. ĉiuj aliaj rimedoj taŭgaj por la disvastigado de la lingvo Esperanto.

La membreco

Art. 4. La Federacio konsistas el:
a. membroj de la aliĝintaj landaj organizoj;
b. izolaj membroj (fervojistaj esperantistoj loĝantaj en landoj, kie ne ankoraŭ estas organizo al IFEF aliĝinta);
c. subtenantaj membroj (ĉiu persono aŭ organizo, esperantista aŭ ne, kiu deziras subteni la Federacion per monhelpo).

Art. 5. La membroj sub a aniĝas pere de siaj landaj organizoj; tiuj sub b kaj c per sinanonco ĉe la Ĝenerala Sekretario.
La membroj sub c rajtas uzi la servojn de la Federacio kaj ĉeesti la kongresojn, sed ili ne havas voĉdonrajton.
La minimuma subteno por personoj estas la valoro de tri internaciaj respondkuponoj, aŭ egalvaloro. Tamen la ĉefestraro mem povas por iaj landoj adapti la kotizon al la tie regantaj cirkonstancoj.

Art. 6. La membreco finiĝas:
a. por la membroj de la landaj organizoj aŭtomate, kiam ili eksiĝas el tiu organizo;
b. por izolaj membroj per anonco ĉe la Ĝenerala Sekretario;
c. per eksigo.
Kiuj estas eksigitaj rajtas apelacii al la Konflikta Komitato kaj al la Kongreso.

Art. 7. La Federacia estraro povas proponi la eksigon de tiuj landaj organizoj kaj izoluloj, kies agado ne konformiĝas al la regularo de la Federacio; kiuj malbonuzis la konfidon aŭ servemon de aliaj membroj, aŭ kiuj agas kontraŭ la interesoj de la Esperanto-movado ĝenerale. La eksigoj estas publikigataj en la federacia organo.

La estraro

Art. 8. La Federacia estraro, ankaŭ nomata „Ĉefestraro", konsistas el minimume kvin membroj. Ĉiujare en la kongresa monato ĝi eksiĝas, sed estas tuj reelektebla. Prezidanto, sekretario, kasisto kaj redaktoro estas individue elektataj. La aliajn funkciojn la estraro dividas inter si. Kandidatojn por la ĉefestraro proponas la landaj organizoj, la izolaj membroj, kaj la ĉefestraro mem.

Art. 9. Minimume kvar monatojn antaŭ la kongreso la nomoj de la kandidatoj estu anoncitaj ĉe la Ĝenerala Sekretario. La nomoj de la kandidatoj estu publikigitaj en la federacia organo, kune kun la kongresproponoj.

Art. 10. La estrarkerno konsistas el prezidanto, sekretario kaj kasisto, kiuj en eksterordinaraj kaj urĝaj kazoj rajtas decidi por la Federacio, respondece al la kongreso.

La financoj

Art. 11. La enspezoj de la Federacio konsistas el:
a. kotizoj de la aliĝintaj landaj organizoj kaj izolaj membroj;
b. subtenoj de la subtenantaj membroj kaj organizoj;
c. donacoj en kia ajn formo.

La landaj organizoj

Art. 12. La landaj organizoj aliĝintaj al la Federacio estas tute memstaraj en sia organiza formo, laŭ la cirkonstancoj en la koncernaj landoj. Ili havu propran regularon, kiu laŭprincipe estu konforma al la Federacia regularo. Kopion de tiu regularo ili sendu al la Ĝenerala Sekretario.
La respondecaj estraranoj kompilu kompletan membro-liston, kiun ili sendu al la Ĝenerala Sekretario. Pri ĉiuj novaj aliĝoj ili senprokraste informu la ĉi-supre menciitan funkciulon. Eksiĝoj estu anoncataj nur antaŭ la komenciĝo de nova administra jaro (la 1-a de januaro).
La landaj kasistoj enkasigas la kotizon, de kiu estas destinata por la Federacio po membro kaj po jaro, sumo ĉiujare fiksita en la kongreso. Ili sendu tiun ĉi sumon — se tio eblas — antaŭ la komenco de nova kalendara jaro al la Ĝenerala Kasisto.
Membroj aliĝintaj post la 1-a de januaro pagu la normalan jarkotizon.

La izolaj membroj

Art. 13. Membroj loĝantaj en landoj, kie ne ankoraŭ estas organizo aliĝinta al IFEF, pagas po jaro sumon fiksitan en la kongreso. Ili havas la samajn rajtojn, kiujn havas la membroj de la landaj organizoj.

La kongresoj

Art. 14. Ĉiujare, prefere en majo, okazas kongreso, kiun ĉiu membro rajtas ĉeesti, kaj kie ĉiu havas parolrajton.
La landaj organizoj prezentas sin per sia delegito.
La Federacio estas reprezentata de sia estraro.
Voĉdonrajton havas nur la landaj delegitoj kaj izolaj membroj.
Delegitoj reprezentantaj 99 aŭ malpli da membroj havas unu voĉon. Tiuj reprezentantaj 100—199 du voĉojn, 200—299 tri voĉojn, ktp ĝis makismume ses voĉoj. Validas nur la membronombro por kiu la kotizo estas pagita antaŭ la komenco de la kongreso.
Pluraj izolaj membroj el sama lando havas kune nur unu voĉon.
La kongreson organizas la landaj organizoj. Ili faras tion el propraj rimedoj (kongreskotizoj, subvencioj, ktp.).
En la kongresoj estas pritraktataj la jarraportoj kaj la proponoj; fiksata la kotizo kaj elektata la estraro, komitatanoj kaj la loko de la sekvanta kongreso. En la kongreso la ĉefestraro kaj la komitatanoj estas skribe elektataj de la delegitoj per simpla plimulto de la voĉoj. En kazo de voĉegaleco inter pluraj kandidatoj oni sekvu jenan proceduron:
1e la delegitoj refoje voĉdonas por valida rezultato;
2e se valida rezultato ne estas atingita, la delegitoj petas la eksiĝantan ĉefestraron provizore daŭrigi la gvidadon de la Federacio, kaj tuj elektas el la ne-estraranoj tri komitatanojn samlandajn, kiuj organizas referendumon inter la tuta membraro en tri monatoj, kiuj sekvas la kongreson.
La provizora ĉefestraro estos devigata aperigi la nomojn de ĉiuj kandidatoj en la federacia organo, maksimume en la du postkongresaj monatoj.

la organo

Art. 15. Kiel redaktoro de la federacia organo funkcias unu el la ĉefestraranoj elektita en la kongreso.
En la Konflikta Komitato menciita en Art. 16 decidas en necesaj kazoj pri akcepto aŭ malakcepto de iu artikolo.
Ĉiuj informoj de la Federacia estraro en la rubriko „Informoj de la Federacia Estraro" havas la aprobon de la estraro kaj estas decidaj.
La organo aperas laŭbezone, sed minimume sesfoje jare.

Komitatoj

Art. 16. Ekzistas la jenaj komitatoj:

a. Konstanta Terminara Komitato, kies ne-limigita nombro da membroj sin okupas pri la tradukado de fakesprimoj fervojaj;

b. Redaktora Komitato, konsistanta el la redaktoroj de la landaj sekcioj kaj la IFEF-redaktoro.

c. Konflikta Komitato, ĉiujare elektita en la kongreso, kaj konsistanta el tri membroj, el kiuj almenaŭ unu loĝu en la lando de la sidejo. Ĝi decidas pri eventualaj konfliktoj ne alimaniere solveblaj.
La plendanto rajtas apelacii al la kongreso kontraŭ la decido de la komitato. La kongreso, kiel la plej alta instanco findecidas.

d. Kaskontrola Komitato, konsistanta el tri membroj loĝantaj en la lando de la sidejo. Ĉiujare estas elektata unu membro por la daŭro de tri jaroj. La eksiĝinto ne tuj estas reelektebla.

Likvido

Art. 17. Likvido de la Federacio povas esti decidata nur per almenaŭ 80 % el la donitaj voĉdonoj el la tuta membraro, okaze de referendumo perkoresponda. Post la likvido eventuala saldo de la Federacia kaso estas dividata inter la landaj asocioj aliĝintaj al IFEF, laŭ ilia membronombro.

Ĝeneralaj difinoj

Art. 18. Ordoproponoj, prezentataj en la kongreso, estas tuj pritraktataj.

Art. 19. Pri personoj estas skribe voĉdonataj.

Art. 20. Sen aprobo de la kongreso neniu rajtas paroli pli ol dufoje pri la sama temo.

Art. 21. La ĉefestraranoj ne bezonas pagi kongreskotizon, kaj havas dum la kongreso senkostan tranoktejon.

Art. 22. La organiza jaro komenciĝas tuj post la kongreso; la administra jaro la 1-an de januaro.

Art. 23. Ŝanĝoj en tiu ĉi regularo povas esti farataj laŭ propono de la delegitoj aŭ de la ĉefestraro. Por tiuj ŝanĝoj la delegitoj povas decidi per almenaŭ 75 % el la donitaj validaj voĉdonoj.

Art. 24. Tiu ĉi reordigita regularo estas aprobita de la kongreso en Utrecht en majo 1953-a kun tuja valadeco.

KONGRESA REGULARO

1. La IFEF-kongreso estas internacia manifestacio de la esperantistaj fervojistoj. Ĝi celas fortigi la solidarecon inter fervojistoj, progresigi tiun fakan movadon kaj studi ĝiajn problemojn.

2. La kongreso pritraktas la jarraportojn kaj la proponojn, fiksas la kotizon kaj elektas estraron, komitatojn, la lokon de la sekvanta kongreso, provizore la lokon de la postsekvanta kongreso kaj la temon por fakaj prelegoj (ev.: la kongreso pritraktas la laŭstatutajn taskojn).

3. Ordinare okazas unu IFEF-kongreso en ĉiu jaro, se eble en majo. La kongreso devas esti invitata de la landa fervojista organizaĵo esperantista.

4. La kongreso decidas pri la loko de la kongresoj, la federacia estraro pri traktaĵoj kaj laborplano, kaj interkonsente kun LKK pri la dato de la kongreso.

Organizado

5. La kongreson organizas Loka Kongresa Komitato (LKK), elektita de la estraro de la landa IFEF-organizaĵo, kiu invitas la kongreson.
Laŭeble LKK konsistu el: prezidanto, sekretario kaj kasisto. Por kontroli la librotenadon kaj aprobi la finan bilancon estu elektataj du kaskontrolantoj.

6. Ordinare okazas dum IFEF-kongreso la jenaj aranĝoj, organizitaj de IFEF-estraro kaj LKK kune: inaŭguro, laborkunsidoj, fakaj prelegoj kaj fakaj ekskursoj.

7. La kongresprogramon starigas LKK, interkonsente kun la federacia estraro kiu findecidas pri ĝi.

8. Al la IFEF-kongreso rajtas partopreni:
La anoj de IFEF kaj ties familianoj.
Esperantistoj-nefervojistoj rajtas partopreni nur se ili estas aparte invititaj de iu landa estraro aŭ de la IFEF-estraro. La nombro de la partoprenantaj ne-fervojistoj estu kiel eble plej malalta. Rilate el neesperantistoj-fervojistoj ĉiu landa grupo limigu je tiuj personoj, kiuj verŝajne utilos al la movado.

9. Por publikigi la adresojn de la kongresanoj necesas la konsento de la federacia estraro.

10. LKK eldonas kongresan libron, kiu enhavu la oficialan programon, la traktaĵojn de la laborkunsidoj, programon por la fakaj prelegoj ktp. Se eble la kongresa libro kaj la kongresa karto kun la adreso de la loĝejo estu sendataj al la aliĝintoj, sufiĉe frue antaŭ la kongreso.

Financoj

11. Kongreskotizon fiksas LKK, interkonsente kun la IFEF-estraro.
La kotizo por familianoj, por fervojistaj lernantoj kaj por pensiuloj estas la duono de la cititaj sumoj.
Kotizon kaj rajtojn por subtenantoj fiksas LKK.
Tri semajnojn antaŭ la kongreso LKK ne plu akceptas aliĝilojn.

12. Senpagaj kongreskartoj estas donataj al la federacia estraro, al honoraj membroj de IFEF, al la anoj de la LKK kaj al lokaj helpantoj.

13. La anoj de la federacia estraro havas dum la kongreso senpagan tranoktejon, pagatan el la kongresa kaso.

14. En kazo de deficito rezulte de la kongreso, LKK estas respondeca pri likvido de ĉiuj ŝuldoj.

15. Plej malfrue 6 monatojn post la kongreso LKK devas prezenti al la federacia estraro reviziitan finkalkulon pri ĉiuj spezoj de la kongreso.

Fakaj prelegoj

16. Por altigi la kulturan kaj fakan nivelon de la kongreso, la programo enhavu fakajn prelegojn.
La fakprelegoj nur celas informi kaj progresigi la anojn de IFEF, kaj ili ĝenerale prezentu la opinion de unuarangaj fakaj eminentuloj de la koncerna lando. Politikaj aŭ sindikataj temoj estas malkonvenaj.
Por la aranĝoj de la fakprelegoj validas jenaj reguloj:

a. Organizado kaj gvidado de la prelegoj estas komisiataj al komisiono (rektorato), konsistanta el unu komisiito de la federacia estraro, kiu kaŭze de siaj spertoj zorgos por plejeble efikaj kaj altnivelaj prelegoj; unu membro de la LKK de la aktuala, kaj unu membro de la LKK de la sekvonta kongreso.

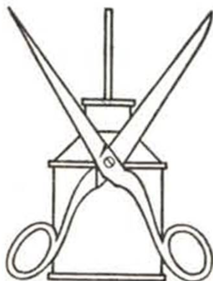
b. Ĉiu landa asocio rajtas proponi temojn por la venonta kongreso. La temo estas definitive elektata de la rektorato, kiu plejeble baldaŭ anoncas ĝin detale en la federacia organo.

c. La partoprenantaj landaj organizoj sendu siajn raportojn, en 4 ekzempleroj, antaŭ la unua de decembro al la rektorato, kiu verkas referaton, elektas kompetentulon por la prelego, kaj gvidas la diskutojn post la prelego.

d. La teksto de la prelego aperas en la postkongresa numero de la organo. La landaj organizoj utiligu la tekston laŭ propra bontrovo.

EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ

Kastelo Grésillon



Nun finiĝis la somero, kaj la Esperantista Kulturdomo en BAUGE (Maine et Loire) Francujo, fermis siajn pordojn, sed ĝia somero viveco plenigas la koron de la restadintoj.
La rememoro permesos al ili plenumi sian esperplenan promeson reveni al Grésillon post unu aŭ du jaroj, kaj retrovi la internacian etoson kiu regas en ĝi, ĉefe en julio.
Krom la periodoj pli celantaj al la instruo de Esperanto al la frnaclingvanoj (sed je kiuj la nefrancoj kompreneble estas bonvenaj, ĉar ili inter naciigas la etoson), ekzistas en julio speciala periodo kultura kaj kulturiga: „La Internaciaj Kulturaj Ferioj". Dum tiu periodo en 1961 prelegis s-ino E. Lapenna el Jugoslavio, s-ro Dario Rodriguez el Hispanujo, s-ino Cheverry, d-ro Albault, s-roj Llechwalter kaj Babin el Francujo.
La temoj de la prelegoj estis tre diversaj, interesaj kaj ĉiam atente aŭskultataj kaj eĉ pridiskutataj. Jen kelkaj titoloj: la recenzlaboro en Esp-gazetaro; Popularsciencaj eldonajoj en Esperanto; la malsato en la Mondo; Seksologia problemo; Evoluo de Edukado; Lingvohaoso en Eŭropo; dancoj kaj kantoj el Katalunio, ktp. Dum la sama periodo estis organizitaj ekskursoj al la plej interesaj vidindaĵoj de la ege bela regiono: la Loirekosteloj dumtage kaj dumnokte, originala zoologia ĝardeno, Angers, ĝia kastelo kaj ĝiaj muzeoj, ktp.
Internacia, kultura kaj feria estis tiu periodo. En 1962 du samaj jam estas planitaj: Unu en Aprilo (Paskaj ferioj) kun partopreno de eminenta profesoro Waringhien; alia komence de julio.

Frostavallen

En 1962 la Universala Kongreso de Esperanto okazos en Kopenhago, kaj la Sveda Esperanto-Instituto decidis aranĝi prelegsemajonon la 15-an fojon en Frostavallen tuj post la kongreso, je la 12-a ĝis la 19-a de aŭgusto 1962.
Plurfoje la prelegsemajno en Frostavallen vekis grandan atenton inter la esperantistoj, kaj la diversnaciaj aŭtoritatuloj informiĝis pri la altvaloraj prelegoj, prefere pri la laborprogramo de UNESKO.
La sveda UNESKO-Konsilantaro estis ĉiam inter la invitintoj.
La programo ankoraŭ ne estas fiksita, sed ĉi konsistos kiel kutime el prelegoj de eminentaj spertuloj, diskutoj, vesperaj distrajoj, ktp.
Jam nun vi povas peti aliĝilon kaj informojn ĉe s-ro Jan Strönne, Amiralsgatan 36, Malmö, Svedujo, kaj li sendos ilin al vi kiam la programo estos preta. Je la sama adreso vi povas peti la novan faldbroŝuron pri Malmö.

Internacia feriosemajno en Svislando

La internacia feriosemajno por fervojistoj kaj esperantistoj en Svislando okazos de la 2-a ĝis la 8-a de septembro 1962 sur **Oberbalmberg** (1060 m) apud **Solothurn.**
Estos tute nova programo kun belegaj ekskursoj al Bern, Burgdorf (kun bela kastelo kaj interesa foiro), Solothurn, kaj per seĝokablofervojo al sur la Weissenstein (fama elvidpunkto - 1400 m) kaj kiel semajnfinekskurso la trilaga ŝiprondveturado sur la lagoj de Biel, Neuchâtel kaj Murten. Oni loĝos en tute nova feriodomo kiu enhavas eĉ du kegloludojn aŭtomatajn, kaj du belajn restadejojn.
Patronecos SAEF kaj organizadas nia sperta kolego Hans Hunkeler, Esperanto-poŝtfako 417 **Aarau,** Svislando.

Internacia feriosemajno en Francio

La grupo „Bona Stelo", 31 Rue Pêcherie, ROMANS (Drôme), Francujo, organizos de la 20-a ĝis la 27-a de julio 1962 internacian feriosemajnon laŭ plej favoraj prezokondiĉoj en tutamikeca sfero.
Ĝi entenos multajn ekskursojn tra la mirinde bela regiono.
Petu rapide informojn, ĉar oni ne povos superi limigitan kvanton da aliĝoj.

Por festotagoj

La Nederlanda Mondfederalista Asocio, sekcio de la Mondasocio de Mondfederalistoj eldonis belaspektan duoblan karton (10 × 18 cm), kiu montras kvin diverskolorajn infankapetojn — simbolon de la homara unueco — kun la sekvanta teksto: „Ne povas esti nacia sekureco sen mondpaco, ne mondpaco sen internacia justeco, ne internacia justeco sen mondordo, ne akceptebla, efika mondordo sen institucioj kiuj kreas mondleĝojn kaj kiuj povas devigi al ties plenumo".
La Asocio presigis la kartojn en nederlanda lingvo kaj apartan kvanton en Esperanto. U.L. promesis informi la esperantistojn pri tiu escepta eldonajo, kaj volonte instigas la legantojn mendi tiujn kartojn, por ke la inicia-

tivo de niaj mondfederalistaj amikoj ne estu fiasko.
Oni povas uzi ilin ĉe festaj okazoj: Kristnasko, Novjaro, Pasko, naskiĝtagoj kaj ankaŭ por leteroj, ĉar restas sufiĉa spaco por skribo. La Universala Esperanto-Asocio en Rotterdam bonvolis prizorgi la vendadon de la kartoj. La prezo de unu karto kun koverto estas unu stelo (0,25 gld). Sendkostoj por 4 ekzempleroj: 0,40 st. (0,10 gld). La kartoj (minimume 4 ekz.) estas mendeblaj ĉe: U.E.A., Eendrachtsweg 7, Rotterdam, Nederlando.

KIEL EKESTIS LA ILUSTRITA POŜTKARTO

Estas simpla kaj komprenebla afero sendi poŝtkarton, se oni volas saluti aŭ informi iun. Sed tiu ebleco unue devis esti eltrovata. Tiun ideon havis la ĝenerala poŝtministro Heinrich von Stephan. Tuj li enkondukis ĝin oficiale, kvankam li sciis, ke ĝi ne estis akceptata kun granda entuziasmo. Precipe ĉe tielnomataj „noblaj homoj" ĉi tiu agado, skribi poŝtkarton, valoris kiel nedelikata. Oni timis forsendi komunikaĵojn, kiujn ankaŭ povis legi nerajtigitaj personoj. Malgraŭ tio venkis la poŝtkarto. La tiama situacio ludis tre gravan rolon. Baldaŭ post la enkonduko ekestis la germana-franca milito 1870/71. La militistoj tuj ekkonis la valoron de la militpoŝtkarto (Feldpostkarte), kiujn ili ricevis senkoste.
Kvankam la enkonduko de la ĝenerala poŝtkarto estis bone pripensita, la ilustrita poŝtkarto ŝuldis sian ekziston al hazardo. La librotenisto kaj eldonisto Schwartz en Oldenburg tuj ekkonis la avantaĝojn de la poŝtkarto. Li uzis ĝin malgraŭ la antaŭjuĝoj, kiuj ankoraŭ ekzistis kontraŭ ĝi. Je la eksplodo de la milito en 1870/71 liaj bogepatroj troviĝis en kuracloko Marienbad. Ili intencis tuj revojaĝi hejmen, sed sekve de la milita transportado ili nur venis ĝis Magdeburg. Ili informis la bofilon, kiu sendis al ili bonhumoran konsolon en versoj. Li uzis por tio, kiel kutime por li, poŝtkarton. Hazarde li vidis antaŭ si kliŝon de artileristo, kiu ĵus estis fabrikata por flugfolio. Dum la skribado li sentis humoron. Li presis la kliŝon de la militisto, kiu estis kvazaŭ simbolo de la milito, sur la poŝtkarto.
Tiamaniere ekestis la unua ilustrita poŝtkarto. Eldonisto Schwartz tamen ne baldaŭ trovis imitulojn. Apenaŭ oni observis lian ideon, sole al li ĝi plaĉis. Poste li ĉiam pli ofte forsendis poŝtkartojn, sur kiuj li desegnis aŭ presis ion. En aŭtuno 1875 li enkondukis serion de bele ilustritaj poŝtkartoj. Kiel ĉe ĉiuj novaĵoj ankaŭ ĉi tie ekzistis malfacilaĵoj. Kvankam troviĝis interesuloj, kiuj la ideon de la eldonisto trovis taŭga kaj bela kaj aĉetis la poŝtkartojn, tamen ekzistis oficialaj instancoj, kiuj rifuzis la ekspedon de tiaj ludaĵoj. Iom post iom la poŝto interkonsentis kaj ekspedis la poŝtkartojn sen limigo. Nun la venkado ne plu estis forigebla. Evoluis granda industrio, kaj ĉiam denove oni trovis novajn motivojn, ornamigi la poŝtkartojn. Reproduktoj de famkonataj pentraĵoj, gajaj, desegnaĵoj, pejzaĝoj, sentencoj — la poŝtkarto taŭgis por ĉio. Jam dum la turniĝo de la jarcentoj oni parolis pri poŝtkarto-epidemio. Ĝis hodiaŭ tio principe ne ŝanĝiĝis.

(Tradukis el „Sozialblatt")
E. Kruse

KATALOGO DE MEDITERANEAJ FIŜOJ

Fiŝoj ĉiuspecaj kaj ĉiaformaj, kiujn oni kaptas el la mediteranea akvo, estas enlistigitaj en katalogo antaŭnelonge eldonita de FAO, la Nutraĵa kaj Agrikultura Organizaĵo de la Unuiĝinta Naciaro.

La katalogo estas unua provo normigi fiŝnomojn tiel ke mediteraneaj landoj povu kompari siajn fiŝstatistikojn. En la dek du landoj en la regiono, kiuj estas membroj de la Ĝenerala Fiŝ-Konsilantaro de FAO por la Mediteraneo, la sama fiŝo havas ofte malsamajn nomojn, kaj kelklande eĉ neniun nomon, kvankam ĝi verŝajne loĝas en la akvo de tiu lando.
La libro enhavas skizojn de 250 fiŝoj kun iliaj ĉefaj karakterizaĵoj, specio, genro kaj familio. En la listo troviĝas dek ok specoj de rajo, i.a. la „gitarfiŝo" kaj la „diablofiŝo", kaj dudek ok specoj de ŝarko, i.a. la sesbranka ŝarko. Kiam ekzistas popola nomo de fiŝo, tiu estas donita en ĉiu el la lingvoj de la dek du membro-nacioj de la Ĝenerala Fiŝ-Konsilantaro por la Mediteraneo.

(Laŭ Unesco-Features kaj UEA-Informservo)

NORMIGO DE GEOGRAFIAJ NOMOJ

Fremdulo en Belgio, kiu vojaĝas al Mons, povas sin malorienti, kiam la vojmontriloj subite indikas urbon nomitan Bergen. La du nomoj tamen rilatas al la sama loko kaj havas la saman signifon, sed Mons estas la formo ĝenerale uzita sur mapoj.
Tiu estas nur unu malgranda ekzemplo pri la konfuzo, kiu troviĝas en geografiaj nomoj tra la tuta mondo. Oni sanĝas la nomojn de riveroj, urboj kaj landoj pro politikaj motivoj,

kaj ofte unu sama lingvo havas plurojn ortografiojn por unu nomo.
Aro da fakuloj, kiuj lasttempe kunsidis en la estrejo de la Uniĝinta Naciaro en Novjorko, ekzamenis multajn malakordaĵojn kaj konfuzaĵojn en loknomoj kaj decidis, ke internacia konferenco estu kunvokita por studi la normigon de geografiaj nomoj.
Emfazante la bezonon starigi gvidprincipojn, la fakuloj rekomendis, ke landoj, kiuj ankoraŭ ne normigis siajn geografiajn nomojn, tion faru kiel unuan paŝon al internacia normigo, kaj ke la landaj nominstancoj estu starigitaj por tiu celo.

(Laŭ Unesco-Features kaj UEA-Informservo)

LA INTERNACIA FERVOJA KONGRESO 1962

Kiel jam diversloke publikigite okazos de la 17-a ĝis la 27-a de junio 1962 en München (Germanio) la XVIII-a Internacia Fervoja Kongreso aranĝota de la „Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer". Tiu asocio estas fondita en 1885, kiam la belga registaro okaze de la 50-jara jubileo de la belgaj fervojoj invitis al sciencista fervoja kongreso. La statutoj enhavas i.a. la favorigon de la fervojeco per aranĝo de periodaj kongresoj kaj publikigoj.
Tiuj kongresoj atingis pli kaj pli altan nivelon, ĉu sekve de kreskanta nombro da partoprenantoj, ĉu per altnivelaj kongresoj, kiuj nun sinsekvas en periodo de kvin jaroj. La lasta kongreso okazis en 1958 en Madrid.

Interesa estas la listo de la landoj, kiuj estas reprezentataj en la asocio. Ekster la eŭropaj fervojoj troviĝas Aŭstralio, Birmo, Bolivio, Brazilo, Cejlono, Ĉilio, Ĉinio, Dominika Respubliko, Ekuadoro, El Salvadoro, Cano, Haitio, Hindio, Indonezio, Irako, Irano, Izraelio, Japanio, Kambodĝo, Kanado, Kolumbio, Kosta Riko, Kubo, Libanono, Meksikio, Novzelando, Nikaraguo, Pakistano, Paragvajo, Peruo, Filipinio, Siamio, Sudano, Sovetunio, Urugvajo, Unuigita Araba Respubliko, Usono, Vitnamo.

La gvidanta organo estas la Konstanta Komisiono, kiu konsistas el 75 membroj, kunvenas pojare minimume unufoje kaj renoviĝas po unu triono dum ĉiu kongreso. Tiu komisiono organizas la kongresojn, fiksas la esplorendajn demandojn, antaŭpreparas la prilaboron, publikigas la raportojn, starigas la ekonomian planon ktp.
La Direkcia Komitato konsistanta el la prezidanto, po du vicprezidantoj kaj tri membroj el la nomita Konstanta Komisiono okupas sin pri la kurantaj kaj ĉiutagaj aferoj. La nuna prezidanto estas s-ro De Vos, la ĝeneraldirektoro de la S.N.C.B.

Por la kongreso en München oni fiksis dek diversajn demandojn jam antaŭ multe da tempo, ekz. pri la sekurigo de la fervoja funkciado, la aŭtomateco de la elektrikaj kaj dizelaj veturiloj, la ekspluatado de modernaj telefonaj kaj signalaj instalaĵoj, la koordinigo de unurangaj kaj urbaj linioj. Krom tiuj precipe ekonomiteknikaj temoj oni okupiĝos ankaŭ pri instruado de la fervojistoj.
La prelegoj okazos laŭ landaj grupoj de la franca kaj angla lingvoteritorio, kaj postulas jam pro tio sufiĉe da preparoj laŭ lingva vidpunkto.

Krom vizitoj al interesaj fabrikoj laborantaj por la fervojo, la Germana Federacia Fervojo aranĝos ankaŭ prelegojn pri aliaj aktualaj trafikaj problemoj per eminentaj fakuloj.
El la najbaraj distriktoj oni komisios lingvospertajn fervojistojn kiel interpretistojn. Se inter la partoprenontoj de la kongreso troviĝos Esperantistoj, ili estas *nepre* petataj mencii en sia aliĝilo ke interpretisto pri Esperanto estas petata. Nur tiamaniere estos eble ke lingvospertaj Esperantistoj ricevos la komision funkcii kiel interpretistoj.

W. Barnickel

ADRESŜANĜOJ

Pro tio ke tamen ankoraŭ poŝtaĵoj venas sur lia malnova adreso, s-ro C. F. Parry petas ke oni bonvolu noti ke lia nuna adreso estas: 17 Kendal Avenue, Tynemouth, Northumberland, Britio.

En la nova adreso de la prezidanto de GEFA, s-ro Joachim Giessner, ni erare menciis „Elze/Hahn". Devas esti „Elze/Hann". Do komplete ĝi tekstas: S-ro J. Giessner, Elze/Hann, Bahnhof, Germanio.

HEROLDO APEROS PLI OFTE

La nova redaktorino-eldonantino de „Heroldo de Esperanto" informas ke ekde 1962 Heroldo aperos pli ofte, nome en 20 numeroj jare anstataŭ 18. Tiu decido estas prenita por kontentigi la ĝeneralan deziron de la esperantistaro vidi sian plej popularan sendependan internacian gazeton aperadi je ritmo pli proksima al tiu antaŭmilita.
La gazeto intencas ankaŭ kiel eble plibonigi sian enhavon per variaj kaj interesaj artikoloj koncernantaj ĉiujn aktualajn aspektojn de la moderna vivo. Tabelo de la novaj kotizoj estas trovebla en Heroldo kune kun le nova adreso de la redakcio en Bruselo.

TUTAŬTOMATA PASAĜERTRAJNO

Post nelonge tutaŭtomata subtera pasaĝertrajno veturos en New York. Sen kondukisto kaj konduktoro ĝi transportos la homojn inter Grand Central Station kaj Times Square.
Pro psikologiaj motivoj en tiu trajno, kiu konsistas el tri vagonoj, kunveturos nur unu uniformita oficisto, kiu tamen ne havos ian gvidan funkcion.
La trajno ekiros kaj haltos aŭtomate, kaj ankaŭ la pordoj aŭtomate fermiĝos kaj malfermiĝos.
Kvankam esploroj faritaj en New York kaj alie, montris ke trajnoj sen personaro estas bone ekspuateblaj, oni tamen devos venki multajn obstaklojn, ĉefe flanke de la sindikatoj, antaŭ ol eblas grandskala uzado. Sen malpliigo de la salajroelspezoj la multekosta, nova materialo tamen ne interesas la fervojajn direkciojn.
La trajno havos plusminus 150 sidlokojn kaj ĝi povos dum la horoj de la plej granda homalfluo transporti la tri- aŭ kvaroblon de tiu nombro. Ĝi veturos laŭ elektronaj impulsoj, kiuj estos kondukataj pere de la reloj. La rapideco aŭtomate atingos la maksimumon de 46 kmh.

Pro tio ke la trajno en la proksimeco de haltejo veturos sur izolita kondukilo, la rapideco tie malpliiĝos ĝis 8 kmh. Maksimume du metrojn antaŭ aŭ post iu fiksita loko laŭlonge de la kajo la trajno haltos.

LA RELŜANĜILISTO

Ankoraŭ l' ekspreso al Charleroi!
Post kvin minutoj ĝi pasos ja!
Li kuras eksteren, ekstreman finon,
Por meti lastan la relan ŝanĝilon.
En neĝ' liaj paŝoj knaras;
Glacia nokto ne lin baras.

Invitos baldaŭ lin la hejma lum',
Ĉambreta varma, kamena zum'.
Per kis', per manĝo regalos lin,
Post pena dejoro la koredzin'.
Ĉe lit' de l'infan' ili sidos,
Kun gepatra ĝojo ĝin ekvidos.

Fajfas glacie el orient',
Trablovas vestojn akra vent'.
Ruĝa lamp'! - La trajn' bruegas en vidon!
Rapidon! -
Fore du lampoj aperas lume,
La reloj ekstampfas, skuiĝas dume.

La trajn', la trajn'! - Tempo ekstrema!
Do kio jen? - Dio helpema! -
En ringo turniĝas kun troa facil',
Dum tuj kliniĝis li - la levil'!
Malaŭte io soniĝis,
La fera fadeno rompiĝis. -

La frunton li premas en malesper',
Tra l' cerb' fulmiĝas sava penser':
La trajn'! - Kuregos ĝi malĝustan vojon -
Pereos ĝi kun la homoj ĉi fojon;
Ĉar post apenaŭ minuto plua,
Renkonten rapidos trajno la dua! -

Jen, inter la relojn li jetas sin,
Kontraŭ la feron li premas sin.
Fortiĝas imense muskola kontakt';
Giganta prem'! - Sukceso la fakt'!
Ĉu viva, ĉu morta - kvazaŭ riglilo
Li kuŝas, - osta ŝanĝilo!

Li kuŝas - senaŭde, senvide;
L'ekspreso tondras foren rapide.
Ne ŝiru min bremsil' aŭ hok'! -
Varmiĝas, frostiĝas li sur lok'.
Vivo mia - mia ofer',
Por savi centoblan el mortodanĝer'! -

Nur unu hok', bremsil' sub mezur' -
Sekundoj! - Sed ili rampas ja nur! -
Ĉi-foje nur savu, destin', lin favore,
Ho, kiel la vivon li amas elkore! -
L'ekspreso jen preterbruas,
Mallaŭte defore relaron skuas.

Denove jen venas flagra brueg',
Kaj pasas lin kun timega flueg'
Dua trajn', lumheligita,
Malgranda mond', feliĉplenigita!
Savita! - Postaŭdas li laŭlong' de la reloj,
Kaj super li trembrilas la steloj!

Karl Frh. v. Berlepsch
Tradukis: J. Klerks

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando